ECO DE TERUEL

PERIODICO POLITICO Y DE INTERESES GENERALES

Precios de suscripción

En Teruel, un mes. 0'50 pesetas
Fuera, tres meses. 1'75 »

ADMINISTRACIÓN, TOZAL, 1

PAGO ANTICIPADO

AÑO XI NÚM. 502

SE PUBLICA SEMANALMENTE

DOMINGO 12 DE ENERO DE 1896

ANUNCIOS

Á cinco céntimos línea para los suscriptores; á diez para los que no lo sean.

Remitidos y esquelas de defunción á precios convencionales.

FERROCARRIL CALATAYUD-TERUEL-SAGUNTO

Sr. D. Segismundo Moret y Prendergast.

Sagunto 9 de Enero de 1896.

Honotable Sr.:

La superior inteligencia y fina penetración que concurren al todo indiscutible de vuestra sabiduría, me excusan de ciertas aclaraciones; pero me es preciso repetir el proverbio académico del sabio Echegaray que sirve de regulador á mi criterio, pues al insertar algún diario mi primera carta, entre otras erratas aparece sin sentido lo que debe respetarse con admiración, esto es: «Castigo sin sentencia no es castigo, es un asesinato. Sentencia sin prueba no es sentencia, iniquidad es.»

Junto á la estación del ferrocarril Norte en Sagunto, había comprado Moreno Campo el terreno señalado para emplazamiento de la estación de la línea aragonesa y sucesiva construcción de esta. Y como de buena fé se había puesto desde el primer momento al lado de los belgas, poniendo á su disposición carruajes y cuanto poseía, hizo colocar un cordón de piedra suelta en el punto de entrada de sus propiedades para que los Ingenieros no encontrasen obstáculos con motivo del cruce de diligencias, carros de trasporte y de labranza que había permitido generosamente Moreno Campo en el interín las necesidades de la construcción no exigieran lo contrario. Pero grande fué la sorpresa pocos días después al ver á los Ingenieros belgas haciendo otros estudios y colocando señales que se apartaban de los trabajos preparatorios que en todos sentidos se hicieron anteriormente, indicándose que tal procedimiento era consecuencia del agravio que se había inferido á la Sociedad concesionaria, cerrando el paso al elemento pericial de que disponía y que desde tales momentos quedaba sin esperanza toda gestión para lo sucesivo.

El grito de desconfianza se extendió en todas direcciones, y un sentimiento de pública indignación protestó contra la iniquidad cometida por los instigadores de tal perfidia. Era la primera intriga de la Camarilla.

El Sr. Focquet se ausentó de España y quedaron algunos Ingenieros y sus ayudantes belgas como en situación de espera en las poblaciones más importantes de la línea, creándose en Valencia una comisión especial, centro de oficinas ó lo que fuera; pero no se daban señales de vida, pues ningún trabajo se realizaba.

La prensa periódica de la región valenciano-aragonesa que por triste experiencia se hallaba aleccionada con muchos años de constantes y desvanecidas esperanzas, fulminaba sus rayos, digámoslo así, contra la Sociedad concesianaria. De vez en cuando aparecía algún suelto en algún periódico, dejando entrever alguna ráfaga de luz en la esfera de las ilusiones, dando lugar á una especie de guerra entre los elementos de la publicidad dirigiéndose mútuas acusaciones de pesimistas y optimistas, figurando como el más intrépido *El Agente Ferroviario Español*, cuyo director, mi buen amigo Sr. Tello, era temible en sus ataques, porque en verdad, con sus honrados precedentes en felices iniciativas de algunos años de prueba, llevaba en pós de sí al ejército de los no contentos, pidiendo á voz en cuello que era necesario que la Sociedad belga se españolizase, dando señales de actividad provechosa para la región.

Mientras esto sucedía, la Sociedad belga, como si fuera secuestrada por una funesta Camarilla permanecía en el silencio más absoluto. Sus ingenieros han gozado del natural prestigio de su educación distinguida, y del buen nombre de la gran Sociedad á que pertenecen; pero no adquirieron relaciones propias de su representación entre la buena sociedad española, de lo cual se deduce la valía de los agentes españoles improvisados, que brindándoles protección afectada, solo caminaban á la buena vida y satisfacción de sus ambiciones personales á costa de los belgas.

Constante yo en mi propósito invariable de llevar mi grano de arena á la gran obra del Bajo-Aragón para honra y ventura del porvenir de España, formé mi composición y me decidí á riesgo de obtener la impopularidad, por la defensa de la Sociedad concesionaria, tratándola bien bajo este concepto, y haciendo recaer la responsabilidad sobre sus representantes bajo el epígrafe de *Sociedad constructora*, considerando como tal á la Camarilla encubierta, cuyos actos incalificables introdujeron el desconcierto general.

Suele decirse «que la propia alabanza envilece», y no debo pretender tal merecido; pero si se leen mis escritos firmados en el *Diario de Avisos* de Zaragoza y Eco de Teruel, con los lemas antedichos que forman completa justificación de mis procedimientos en tal sentido, se apreciará mi desinterés personal y mi lealtad, agotando los recursos imaginables para elevar á la Sociedad belga de Bruselas, y arrancar la mascarilla á los ambiciosos sin tasa.

Alguno de estos, para deslucir los progresos de buen concepto que yo adquiría, trató de herirme cobardemente cubriéndose tras de las columnas de un periódico que no cito por generosidad; pero fué destrozado por los rudos golpes de mi mandoble, consiguiendo efectos contrarios al ridículo que sobre el mismo cayó, elevando la gloria de mis actos.

Mi hermano adoptivo del alma, D. Santiago Contel Marqués, distinguido propietario de Alcañiz, accionista del ferrocarril que dirige el presidente de la desacreditadísima Sociedad del Mediterráneo, á la vez agente de la Sociedad belga, se alarma al saber que este se nombraba Representante, y procura evitar que se reproduzca en la línea de Calatayud-Teruel-Sagunto lo que en aquella, publicando con su firma, como acreditado escritor, lo que popularmente se llaman *las verdades del barquero*.

El ambicioso elemento de la intriga presenta indicios de abatimiento, y la nube de parásitos va desapareciendo del rededor de la Compañía concesionaria, el horizonte se despeja algún tanto, los belgas se arriman, los arribos de material infunden ciertas esperanzas y la prensa se tranquiliza bastante, hasta el punto que *El Agente Ferroviario* promete solemnemente una suspensión de hostilidades durante un mes, al saber que va á formarse una Sociedad constructora especial compuesta de elementos de la concesionaria con otros españoles dignos de su fama como los Sres. Ballesteros y Castel, aragoneses, con la presidencia de la gran talla del eminente hombre público Sr. Moret y Prendergast.

Sin embargo, para los efectos que estimeis oportunos, honorable señor, merece que llegue á vuestro conocimiento el curioso resultado que el sistema de embancamiento ó narcotismo de las promesas ha producido en gran número de inocentes, cuyas notas resumen de noticias privadas é indicaciones públicas, constituyen la estadística de aspirantes al presupuesto del ferrocarril aragonés-valenciano formada por el núcleo antipanamista valenciano-aragonés, del cual soy intérprete, á saber:

Para individuos del Consejo directivo .	189
Para Secretarios.	18
Para agentes comerciales.	85
Para jefes del tráfico.	42
Para jefes del movimiento	35
Para jefes de intervención.	28
Para empleados de oficinas.	226
Para inspectores de sección. . . .	26
Para id. de contabilidad.	31
Total.	680

El distinguido cuerpo de Ingenieros españoles de todos los ramos merece una especial mención. Nada ha pretendido, y sus actos respecto de los belgas de su clase, han respirado la más sincera fraternidad.

En la próxima epístola, honorable señor, prometo finalizar la crónica extracto de lo principal sucedido respecto de la tan deseada línea, tomadas notas desde el observatorio de la opinión del pueblo, indicando el concepto general que se ha formado en el país, acerca de la creación, origen y fines de la nueva Sociedad constructora bajo el lema de ferrocarril central de Aragón. Que sea un hecho, es ante todo el deseo de vuestro desinteresado s. q. b. s. m.

Constantino Arnau.

UNA CARTA DEL SR. MORET

Tenemos sumo gusto en reproducir en nuestras columnas la siguiente carta que ha visto la luz pública en nuestro querido colega *El Heraldo de Aragón*, de fecha 4 del actual. Son tan importantes las declaraciones

que encierra el citado documento, y tan sinceras las promesas que en él hace aquel eminente hombre público, que nos han impulsado á publicarlas por ver si en su día tienen feliz realización ó son hueras palabras para entusiasmar al país que tanto suspira por ver pronto construido su ferrocarril, cuya accidentada historia conduele el ánimo al recordarla.

Hé aquí la carta:

«La Empresa del Ferrocarril Central de Aragón constituída para llevar á la práctica y realizar con rapidez y energía la construcción de la línea de Calatayud á Teruel, Sagunto y el Grao de Valencia, tan solicitada por las comarcas interesadas, es la representación genuina de la Sociedad general para favorecer el desarrollo de la industria, establecida en Bélgica y concesionaria de aquella línea.

Fué para ellas extraordinaria fortuna que, en las circunstancias que el país atraviesa, y en el estado de nuestros valores de ferrocarriles obtuviera la concesión una sociedad considerada al nivel de las primeras de Europa por su crédito, por su capital y por su recta administración, en vez de caer en manos de un grupo meramente financiero que al solicitar y obtener la concesión de esta línea, se hubiera propuesto, como tantas veces ha sucedido en España, hacer un negocio sobre emisión de obligaciones ó sobre construcción de la línea. La sociedad concesionaria es una sociedad que ha construido ya ferroscarriles de mucha importancia en diferentes países; que tiene, al efecto, un personal experimentado, inteligente y que cuenta, entre sus directores, hombres de una absoluta competencia para esta clase de negocios.

Bajo otro punto de vista ha sido también muy feliz esta coincidencia, porque cerrado el mercado de París á la emisión de valores españoles á consecuencia de la rivalidad entre las Compañías del Norte y del Mediodía, todos los esfuerzos del Gobierno y de las Cortes para asegurar la construcción de la línea se hubieran estrellado contra aquellas circunstancias que no dependen de la voluntad de los españoles.

Fué, pues, un grande éxito la adjudicación de la línea á la Sociedad belga en el cual cabe una gran parte al Gobierno español: 1.º por haber declarado con energía y rapidez, nunca vistas en España, la caducidad de la antigua concesión cuyo expediente amenazaba retrasar por un par de años la nueva adjudicación de la línea; 2.º por haber pedido á las Cortes el aumento de la subvención hasta 25 millones; 3.º por haber renunciado á la subasta y establecido el procedimiento del concurso como medio de asegurarse de las condicione morales y financieras de los que solicitaran la concesión; y 4.º por haber fijado plazo para el comienzo de las obras, y su ejecución sucesiva, de suerte, que cada año se examinen sus progresos y pueda pronunciarse la caducidad de la concesión si sucesivamente no se invierte el 15 por 100 el primer año, el 30 el 2.º, el 50 el 3.º y el 75 del presupuesto.

Atenta á estos compromisos la sociedad concesionaria se apresuró á formar una sociedad de construcción con capital suficiente y garantías incuestionables para llevar á cabo en el periodo legal, la ejecución de la línea. Y cuando hubo terminado este contrato dió el último paso para la organización de su pensamiento, constituyendo una sociedad española á cuyo consejo, como nueva garantía para el país, llevó á personas que, representando las provincias interesadas, significan, por su sola presencia en el Consejo, la seguridad más absoluta del cumplimiento de sus aspiraciones y de la satisfación de sus deseos.

Bastarían estas indicaciones para satisfacer á los más exigentes; pero importa señalar todavía el carácter, conducta y medios financieros con que cuentan los concesionarios. Estos son: en primer término la Sociedad constructora ligada por un contrato á la Sociedad general belga para construir toda la infraextructura de la vía, suplir el material fijo y móvil y dotar al ferrocarril de todos los medios necesarios, durante un trimestre, para su completa y acabada explotación. Los fundadores y administradores de esa Compañía constructora son: ó ingenieros y administradores conocidos por su capacidad ú hombres de negocios de reputación y de fortuna, y en relación todos con la Sociedad general belga. En segundo término, la Sociedad concesionaria, llamada hoy del Ferrocarril Central de Aragón, con un capital de 20 millones de pesetas, suscrito en firme por la Sociedad general belga, y con la consiguiente facultad de emitir obligaciones si lo creyera necesario. Y conviene notar á este propósito que mientras todas las Compañías de ferroscarriles, han acudido á la emisión de obligaciones para la construcción de sus líneas, la del Ferrocarril Central de Aragón atiende en primer término á ese objeto con acciones, lo cual significa y quiere decir que busca su beneficio única y exclusivamente en la explotación y rendimientos del camino.

Y viene en último término la subvención de 25.000.000 que, con los 20.000.000 de las acciones, cubre el presupuesto total del camino. Si todavía ocurriera algo imprevisto, tiene la Sociedad el derecho de acudir á la emisión de obligaciones.

Con ser lo dicho tan importante, no es aún todo lo que debe conocer el público. A éste y al país interesa sobremanera conocer si las palabras y los argumentos responden á la realidad, que es fácil decir las cosas; no tanto verlas de una manera tangible. Por eso cúmplenos decir que la Sociedad general belga, al constituir la del Central aragónes, ha llevado su compromiso hasta el límite más exagerado. Cuando en el concurso se le adjudicó la linea, túvose en cuenta, según el acta, su gran autoridad financiera, pero de esta autoridad no quedó más realidad que la fianza de dos millones de pesetas. Todo lo demás era garantía puramente moral, de una gran fuerza sin duda, pero que tratándose de una Sociedad domiciliada en el extranjero no podia en ningún caso, haberse hecho efectiva por leyes. Pues bien, ahora no subsiste toda aquella garantía moral, sino que por una escritura pública firmada en Bruselas, legalizada en el Consulado de España y traducida en el Ministerio de Estado, la Sociedad concesionaria se compromete á suscribir 39.900 de las 40.000 acciones creadas, siendo suscritas las otras 100 por dos personas de absoluta y completa garantía para todo el mundo. Aquella garantía moral se ha convertido en una garantía legal, y la Sociedad general belga ha correspondido en el primer acto á la confianza que en ella depositaron el Gobierno y la Junta adjudicadora.

Y no estará demás hacer notar á esta proposición que la sociedad concesionaría no ha querido utilizar las facilidades del artículo 1895 del Código de Comercio que autoriza la creación de Compañías de ferrocarriles siempre que su capital unido á la subvención, represente «la mitad del importe del presupuesto total de la obra;» de suerte que para fundar la Compañía del ferrocarril central de Aragón le hubiese bastado suscribir un capital de 5 millones, cuyo desembolso de 25 por 100 sería 1.250.000 pesetas; sino que por mostrar sus medios financieros y para ofrecer desde el primer momento una garantia que haga imposible toda desconfianza, ha suscrito desde luego y en firme los 20.000.000 y hecho efectivo el 25 por 100 ó sean 5.000.000, á pesar de que la Compañía constructora es la que ha de hacer los primeros pagos.

Pero no se ha limitado á eso, y esta consideración es importantísima, sino que contra lo usual en estas materias, las acciones, que son las nominativas, no se convertirán en acciones al portador hasta que sus suscriptores hayan pagado íntegramente las 500 pesetas de cada acción; no podrán crearse otras nuevas hasta que hayan sido totalmente pagadas las primeras 40.000 acciones, de suerte que así como la Compañía constructora responde de la construcción, la concesionaria le ofrece todos los elementos y todas las garantías para el pago completo del contrato.

Dicho esto, consideraríamos terminada nuestra misión de informar al país con exactitud é imparcialidad de lo que tanto le interesa, si una circunstancia bien natural, el retraso en comenzar las obras, no hubiera dado origen á recelos que han sido comentados, no siempre con sana intención. Para que ese retraso sea debidamente apreciado, basta recordar que esta es la vez primera que funciona una ley que modifica las esperiencias anteriores en la materia.

Las concesiones de ferrocarriles han solido hacerse sobre su proyecto estudiando previamente por el concesionario y aprobado por el Gobierno y sin plazos determinados para los periodos de construcción.

Esta vez la concesión se ha hecho sobre un proyecto oficial, ageno á la Empresa y en la exigencia de que en el primer año se emplee el 15 por 100 del capital total. Naturalmente, dada esta última condición, todo retraso pone en peligro de caducidad los derechos de la Empresa y en alarma á las localidades interesadas en la construcción del camino desengañados por anteriores decepciones. Y sin embargo, por grandes que sean los deseos del país y los de la Empresa, la construcción no puede empezar sin estudiar á fondo y sobre el terreno el proyecto que sirvió de base para la adjudicación, y sin introducir en él importantes rectificaciones por el mismo Gobierno reclamadas.

A esto hay que añadir en el caso actual, que la concesión se amplió en el acto del concurso, con la línea de Sagunto al Grao, ó sean 28 kilómetros, que ha sido preciso estudiar absolutamente por vez primera.

Ha sido, pues, necesario hacer largas y difíciles variantes, disminuyendo pendientes excesivas que hubieran hecho difícil y costosa la explotación; y lo que es aun más largo y enojoso, formar todos los planos parcelarios para la expropiación. Y hecho esto, ha habido que someterlo todo á la inspección y aprobación del Gobierno, cuyos ingenieros necesitan estudiar y replantear sobre el terreno las variantes y redactar después sus dictámenes.

Pedir improvisaciones sobre este particular sería exponerse á decepciones muy amargas y sobre todo á una construcción defectuosa que mañana engendraría una explotación cara y, por tanto, mala para las comarcas interesadas. Ha habido pues que hacer trabajos de campo y de gabinete y nadie dirá que esto ha podido hacerse en menos de seis meses.

Pero ahora, estudiados ya los trozos de Calatayud á Daroca, de Segorbe á Sagunto y de Sagunto á Valencia; presentados los proyectos respectivos; aprobados en parte por la División del Este y sujetos á replanteo y confrontación en la otra, puede ya decirse que en todo el mes de Enero podrán iniciarse los trabajos de Calatayud á Villafeliche y desenvolver los ya iniciados entre Segorbe y Sagunto; y que en el de Febrero podrán abordarse los de la sección Sagunto-Valencia; y en el mismo empezar á desembarcar el material fijo, cuya adquisición no ha podido hacerse hasta obtener la aprobación de los ingenieros del Gobierno, cuyo trabajo, como se ve, no ha sido ni fácil ni escaso.

Pero queda aun, téngase bien en cuenta, que para desarrollar los trabajos hacen falta terrenos y que por tanto la expropiación es parte esencial de este plan, y que para obtenerla necesita la Empresa la cooperación más decidida de las localidades y muy especialmente de los municipios, Juntas y personas influyentes del país, de sus diputados y

senadores y de la prensa á quien confiamos en primer término la defensa de los intereses de una Empresa que desde el primer instante se ha identificado con el país.

Madrid 30 de Diciembre de 1895.»

NOTICIAS

Según dice nuestro estimado colega *La Justicia* de Calatayud, son esperados en aquella ciudad los Sres. Moret y Ballesteros, presidente y consejero respectivamente de la *Sociedad del Ferrocarril Central de Aragón*, con objeto de girar una visita de inspección por los pueblos del trazado de nuestra deseada línea, y cerciorarse de los medios más rápidos que deben ponerse en práctica para que los trabajos se realicen con la mayor prontitud.

Además nos dice que por Villafeliche y Maluenda la cuestión de expropiaciones marcha bien y que ya se están pagando muchas de ellas.

Mucho celebraremos que sean una realidad las gratas noticias de *La Justicia*.

—o—

Se han circulado las órdenes llamando á las filas ciento setenta y cinco reclutas de la Zona de Teruel, que deberán incorporarse al regimiento de San Quintín, de guarnición en Olot.

A este paso es difícil que se libre de ingresar en el ejército ninguno de los soldados excedentes de cupo de la quinta última.

—o—

En la sesión que celebró el último domingo la Sociedad Económica de Amigos del País, fueron nombrados presidente y vicepresidente respectivamente, de dicha benéfica institución, nuestros queridos amigos, D. Emilio Lasarte y D. Julián Villarroya.

La elección la juzgamos acertadísima, y mucho ha de ganar con ella la Económica Turolense.

—o—

La enfermedad que venía padeciendo nuestro estimado amigo, D. Aurelio Benito, Doctor en Medicina y Cirujía, tuvo fatal desenlace el jueves último.

Con gran concurrencia fué conducido su cadaver á ia última morada en la mañana del viernes, y los funerales que por el eterno descanso de su alma se celebraron en la iglesia de San Andrés, se vieron también concurridísimos, como ostensible prueba de las simpatías que el finado gozaba en nuestra ciudad.

Deja nueve hijos en la mayor orfandad, y ha muerto á los 45 años de edad, cuando aun estaba en la plenitud de su vida.

Descanse en paz y que el Todopoderoso conceda á su desolada familia gran resignación para sobreponerse á tanta desgracia.

—o—

Hemos tenido el gusto de saludar á nuestro distinguido amigo, D. Miguel Trallero, vicepresidente de la Comisión provincial, que ha regresado de su expedición y nuevamente se ha encargado de aquel importante cargo.

—o—

El Círculo Turolense celebrará esta tarde á las seis Junta general para la elección de la Junta directiva que ha de regir dicha sociedad durante el año actual.

—o—

En la tarde del último lunes, estando varios jornaleros batiendo chopos en el término de San Blas, uno de aquellos añosos árboles hirió en su caida á un chico de 14 años, llamado Gil Guillén, habitante en el Arrabal de esta ciudad.

El infortunado jóven falleció efecto de la gravedad del golpe á las 8 de la noche del mismo día.

—o—

Ya han terminado las liquidaciones de los recaudadores y agentes, cuyo servicio se ha dilatado algún tiempo efecto de las deficiencias de alguna documentación y pequeños reparos puestos á dos ó tres de aquellos funcionarios, si bien creemos que esto no ha de ser óbice para que el Sr. Tesorero quiera perjudicar las fianzas de los interesados.

Debemos declarar—aunque nadie nos lo exige—que en nuestro número anterior en nada nos propusimos atacar la buena fama y laboriosidad de los empleados de Tesorería, con la mayoría de los cuales nos honramos con su amistad.

Que conste así.

—o—

La benigna temperatura que hemos disfrutado durante los últimos meses, se ha trocado desde anteayer en frío glacial, pudiendo decirse con razón que hemos entrado ahora en pleno invierno.

Ahora lo que falta es que se sature de agua la tierra para que las cosechas no se malogren por el excesivo desarrollo que han tomado últimamente.

—o—

Hemos tenido necesidad de ir por la Intervención de Hacienda y no nos ha sido posible ver al jefe de la dependencia, Sr. Collazo.

Se encuentra enfermo? Está viajando con la oportuna licencia de su superior jerárquico?

Ya habrá alguno que satisfaga nuestra curiosidad.

—o—

El ayuntamiento ha acordado abrir un concurso por término de 8 días para la provisión de las plazas de Administrador, Interventor y Vista-aforador de la Administración de Consumos de esta capital.

Las solicitudes deberán presentarse en la Secretaría municipal, acompañadas de los documentos justificativos de los méritos y servicios que tengan los concursantes.

La Comisión se reserva el derecho de admitir ó rechazar las solicitudes que se presenten.

—o—

Parece ser que en los distritos de Mora y Montalbán se van organizando los trabajos electorales para las elecciones generales de diputados á Cortes. También en el de Valderrobres se agitan los agentes electoreros en perspectiva de un buen premio después del triunfo de sus ídolos.

Y nosotros tan tranquilos, pensando que las elecciones las hará quien menos se piensa.

Malo se pone el cotarro.

—o—

En el número anterior dábamos á conocer el pago de un siniestro por la acreditada Sociedad de seguros *La Previsión*, y hoy podemos decir que en breve se efectuará el pago de otro á la familia del malogrado D. Aurelio Benito, el que con toda previsión, y llevado de su amor á aquella institución benéfica, hizo el seguro que hoy, en medio de su dolor, bendecirán su amante esposa y numerosos hijos.

—o—

Las graves noticias de Cuba han producido en general dolorosa sensación en todos los ámbitos de la Península, aumentándose el pánico y la impaciencia con la nota triste—ya comprobada—de la dimisión del general en Jefe, Sr. Martínez Campos.

Qué ha sucedido para que en tan pocas horas haya cambiado radicalmente la actitud de este generalísimo? No acertamos á comprender la causa en estos críticos momentos, en que la opinión pública esperaba un golpe decisivo que sumiera á la insurrección en el mayor desconcierto é hiciera fracasar los atrevidos proyectos de las hordas salvajes que capitanean los sanguinarios Máximo Gómez y Maceo, que llevan en pos de sí la destrucción, el incendio y el asesinato, ya que son impotentes para luchar frente á frente con nuestros bravos soldados, cuyo valor y patriotismo son dignos de las mayores alabanzas.

Lo cierto es que reina la mayor incertidumbre, y cada día que pasa se agrava más y más la situación, y el conflicto lo tenemos encima con carácteres muy sombríos. ¿Qué hará el gobierno para resolverlo? Difícil es su situación, á nuestro juicio; pues creemos que la solución de este grave problema lleva consigo aparejada la suerte del Gobierno.

No es extraño que por esta razón los telegramas últimos acentúan los rumores de crisis y un cambio radical de situación.

Que Dios conceda tacto y bastante patriotismo á nuestros gobernantes presentes ó futuros para eludir el cataclismo que se nos viene encima.

—o—

La persona que se haya encontrado un perro de caza melado, que se perdió el día 5 del actual, se servirá entregarlo á su dueño que vive en la casa número 6, de la Plazuela del Arrabal, y se le gratificará.

ÚLTIMA HORA

Sr. Director del Eco de Teruel

MADRID 11, 12 t.

Ha comenzado el pago de las expropiaciones entre Calatayud y Daroca, Segorbe y Sagunto, haciéndose además contratos para la construcción de cincuenta kilómetros por empeño del Consejo de Administración. Presidente Moret merece gratitud de los pueblos interesados: deben cesar pesimismos y compláceme mucho enviar gratas noticias.

Gascón.

Imp. de Zarzoso

ANUNCIOS

RELOJERÍA Y PLATERÍA



DE

INOCENCIO MIGUEL

39, Mercado, 39,

Teruel.

Ventas al contado con grandes rebajas de precios.

Un completo y variado surtido de relojería de bolsillo y pared, caprichosos despertadores.

Garantía un año.

Gran taller de reparaciones, por difíciles que sean, hechas con la mayor precisión respondiendo en todo tiempo de su perfección.

No olvidarse.—Mercado, 39

AGENTES.—Se necesitan que tengan buenas relaciones en Teruel y todos los pueblos de su provincia, para vender á plazos valores moviliarios amortizables con premios; GANARÁN buena comisión.

Dirigirse al *Crédito General Español.*—Barcelona.

ULTIMA PERFECCIÓN

EN

Máquinas para fabricar fideos

Y

toda clase de pastas para sopa,

premiadas en la Exposición de Barcelona con medalla de plata, comprendiendo:

1.° La máquina para amasar.
2.° La máquina giratoria para trabajar la masa.
3.ª La prensa con la maquinilla de cortar la pasta.
4.° La máquina para cortar macarrones y galotillos.

Taller de maquinaria de Pedro Renóm y Hermano,

Calle mediana de S. Pedro, 67, Barcelona.

(Se mandan por el correo prospectos de todo, si se piden.)

PARADOR DE SAN CRISTÓBAL

Mercado, Valencia.

FIJARSE BIEN, VIAJEROS.

Este parador es en su clase el más económico de España.

Limpias y confortables habitaciones, buenas camas y servicio de mesa esmerado.

Coche á todos los trenes, gratis para los huéspedes.

SE COSE á máquina y se repasa ropa blanca á precios desconocidos.

Calle de los Amantes, núm. 40, principal.

CHORICERÍA EXTREMEÑA
DE FÉLIX MARTÍN
MERCADO, 31

En este establecimiento se ha recibido un gran surtido de latas de tomate, pimiento, guisantes, melocotón y sardinas á los precios siguientes: lata pequeña de tomate á 20 céntimos; mediana á 30; grande á 35; pimiento á 30. 40 y 50; guisantes á 55, melocotó. lata de 750 gramos 75 céntimos; sardinas á 30, 60 y 1,37 lata; escabeches y carnes de todas clases; pimiento molido, picante y dulce de la Vera; madejas á 7 reales una; especias de todas clases molidas diariamente, para que no pierdan su aroma. También se venden los menudos de cerdo á 1'50 pesetas, y los inmejorables chorizos frescos de Candelario á 2'37 pesetas docena.

TALLER DE MODISTA
DE ANDREA SORIANO
Calle del Rubio, número 6, piso primero.

En dicho establecimiento se enseña el corte con arreglo á los últimos modelos del figurín francés, con dos años modas adelantadas.

También se enseña á domicilio.

Los precios son muy módicos.

ACADEMIA CÍVICO-MILITAR

PREPARATORIA PARA

INGRESAR EN TODAS LAS DEL EJÉRCITO

Establecida en Madrid, calle Mayor núm. 76.

DIRECTOR: D. Francisco Pérez-Fernández Ruiz, autor de la «Guía de Aspirantes y alumnos militares.» Profesores de todas las armas y cuerpos.

No hace falta el bachillerato

Esta ACADEMIA tiene hoy presentes en las distintas Academias 56 Cadetes que estudiaron en ella la preparación y ganaron plaza en las últimas oposiciones. Están distribuidos en la siguiente forma:

En la Academia de Infantería	40
En la de Caballería	4
En la de Artillería	6
En la de Ingenieros	3
En la de Administración	3

Este año, como el anterior, ha conseguido esta Academia en los concursos de Toledo, mayor número de plazas de Alumnos que ninguna otra preparatoria de España.

Admite en cualquier fecha: internos, medio-internos y externos; pero los que deseen tomar parte en el primer concurso, no deben comenzar más tarde de 1.° de Octubre; pues los estudios preparatorios necesitan de ordinario dos cursos, y están abiertas las clases desde 1.° de Agosto.

El folleto sobre la Carrera de las Armas que facilitamos gratis, tiene interesantes detalles sobre la materia.

Pueden dirigirse informes, detalles y Reglamentos en Teruel, á D. Fernando Sancho, Maestro de párvulos, que habita en la calle del Rubio, 5, 3.°.

GRAN SASTRERÍA

DE JUAN ANDRÉS

25, Mercado, 25.

El dueño de este conocido y acreditado establecimiento acaba de recibir, para la presente estación, un completo surtido de patenes, jergas, vicuñas, elasticotines, armures, astracanes de seda y otras muchas clases de géneros, todos de gran novedad y á precios fabulosamente económicos.

También existen en dicha casa, una buena colección de capas para señora, trajes para niños, impermeables y corbatas, con un 25 por 100 de rebaja.

Especialidad en ricos merinos para trajes talares.

Todo confeccionado con arreglo á los últimos figurines.

SE ARRIENDAN

Dos almacenes y una habitación en la Ronda del Ovalo, núm. 2, y se venden dos romanas, una de ellas de 300 kilos, y una vásoula.

Los que la deséen podrán tratar con sus dueños, habitantes en la misma.

Para pedidos, dirigirse á la señora viuda de Rafael Ramón de Jeréz de la frontera, único agente en toda España.

La **Harina lacteada Nestlé** está recomendada desde hace mas de 25 años por las PRIMERAS AUTORIDADES MÉDICAS de TODOS LOS PAISES. Es el alimento mas generalizado y mas apreciado para los niños y los enfermos.

15 diplomas de honor **HARINA LACTEADA NESTLÉ** *18 medallas de ORO*



La Harina lacteada Nestlé contiene la mejor leche de los Alpes Suizos.

La Harina lacteada Nestlé es de muy facil digestión.

La Harina lacteada Nestlé evita los vómitos y diarrea.

La Harina lacteada Nestlé facilita el destete y la dentición.

La Harina lacteada Nestlé la toman con gusto los niños.

La Harina lacteada Nestlé es de una preparacion facil y rápida.

La Harina lacteada Nestlé reemplaza ventajosamente le leche materna cuando esta es deficiente.

La **Harina lacteada Nestlé** es sobre todo de un gran valor durante los calores del verano cuando los niños son acometidos de enfermedades intestinales.

De venta en las Farmacias, Droguerias y Ultramarinos.